Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1828**

15. Wahlperiode 21. 10. 2003

Große Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Gero Storjohann, Renate Blank, Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Dr. Michael Fuchs, Peter Götz, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Laurenz Meyer (Hamm), Klaus Minkel, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Dr. Wolf Bauer, Alexander Dobrindt, Thomas Dörflinger, Maria Eichhorn, Georg Girisch, Markus Grübel, Bernd Heynemann, Peter Letzgus, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Henry Nitzsche, Günter Nooke, Marion Seib, Elke Wülfing, Werner Wittlich, Dietrich Austermann, Otto Bernhardt, Peter H. Carstensen (Nordstrand), Anke Eymer (Lübeck), Helmut Lamp, Klaus Brähmig, Ernst Hinsken, Gerlinde Kaupa, Jürgen Klimke, Wilhelm Josef Sebastian, Edeltraut Töpfer, Dr. Hans Georg Faust, Anita Schäfer (Saalstadt), Bernhard Schulte-Drüggelte, Kurt Segner, Johannes Singhammer, Antje Blumenthal, Volker Rühe, Ulrich Adam, Susanne Jaffke, Antje Tillmann und der Fraktion der CDU/CSU

Verkehrssicherheit für Kinder

Das Wohl des Kindes zu fördern, ist Auftrag aller demokratischen Gesellschaften. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich mit der Unterzeichnung des UNO-Übereinkommens über die Rechte der Kinder vom 20. November 1989 in einem besonderen Maß dazu verpflichtet.

Eine der wesentlichen Schwerpunkte der Charta ist das Gebot, die Sicherheit von Kindern zu gewährleisten. Besonders gefährdet sind Kinder im Straßenverkehr. Allein im Jahr 2002 wurden 216 Kinder im Alter von bis zu 15 Jahren auf deutschen Straßen getötet. 41 000 wurden verletzt, teilweise mit lebenslangen Folgen. Obwohl die absoluten Zahlen der bei Verkehrsunfällen getöteten und verletzten Kinder rückläufig sind, ist nach Aussage des Deutschen Verkehrssicherheitsrates das tatsächliche individuelle Unfallrisiko für Kinder, die auf dem Fahrrad und als Fußgänger am Straßenverkehr teilnehmen, gestiegen. Dies ergibt sich, wenn die Zahlen der Unfallstatistik zu der sinkenden Anzahl von Kindern, die als Radfahrer oder Fußgänger auf der Straße unterwegs sind, ins Verhältnis gesetzt werden.

Aber auch im Pkw kommen immer noch sehr viele Kinder zu Tode. 104, das sind 48 % der im Straßenverkehr getöteten Kinder unter 15 Jahren, starben im letzten Jahr als Pkw-Mitfahrer. Im Vergleich zum Vorjahr sind damit 12 % mehr Kinder im Pkw tödlich verunglückt. Dabei ist – so das Verkehrstechnische Institut der Deutschen Versicherer – bisher nicht eindeutig zurückzuverfolgen, welche Ursachen für den tödlichen Ausgang der Unfälle verantwortlich sind.

Zweifellos hat die 1992 eingeführte Kindersicherungspflicht in Pkws deutlich schwere bzw. tödliche Unfälle reduziert. Gab es 1992 noch jährlich 17 000 Unfälle mit Kindern in Pkws, von denen über 200 tödlich verletzt waren, sank die Zahl der Unfälle 2002 auf 14 500 und die Zahl der tödlich verletzten Kinder auf etwa 100. Bei den schwer verletzten Kindern sank die Zahl von 3 400 im Jahr 1992 auf 1 700 im Jahr 2002. Jedoch ist auch dieses Resultat nicht akzeptabel. Deutschland hat nach Auskunft der Bundesanstalt für Straßenwesen weniger Erfolg bei der Reduktion der tödlichen Verkehrsunfälle als Schweden, Großbritannien und Italien. Es muss in Deutschland daher mehr für die Kinder getan werden.

Die Ausgaben des Bundes für Verkehrssicherheit im engeren Sinne, d. h. für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung, die 1998 noch 26 Mio. DM (ca. 13,3 Mio. Euro) betrugen, sind seit 1999 auf den Betrag von 22 Mio. DM bzw. 11,25 Mio. Euro reduziert worden. Während andere EU-Länder ihre Ausgaben für die Verkehrssicherheit steigern, belässt es die Bundesregierung bei einem Betrag von 14 Cent pro Kopf der Bevölkerungsanzahl. Auch wenn man die Leistungen der Bundesländer und anderer Verkehrssicherheitsförderer und Sponsoren mitrechnet, sollte eine angemessene Zielmarke angestrebt werden.

Die Kinderkommission des Deutschen Bundestages hat sich mehrfach mit dem Thema „Kinder und Verkehr“ befasst. Seit ihrer Konstituierung im Jahr 1988 sind bis zum Jahr 2002 über 5 500 Kinder bei Verkehrsunfällen tödlich verunglückt und ca. 700 000 Kinder verletzt worden. Die öffentliche Anhörung von Sachverständigen durch die Kommission im Oktober 2001 hat ergeben, dass erhebliche Sicherheitsdefizite nicht nur für Kinder als Fußgänger, Radfahrer und Pkw-Insassen, sondern auch in Schulbussen und Flugzeugen bestehen. Diese Besorgnis schließt aber gleichzeitig die Anerkennung für die bisher und täglich geleistete Verkehrssicherheitsarbeit für die heranwachsende Generation durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), die Deutsche Verkehrswacht, den ADAC, die Polizei, Schulen, Kindergärten, Elternverbände, Bürgerinitiativen, aber auch Behörden und Verwaltungen ein. Dies gilt auch für die Verkehrssicherheitsleistungen der Bundesländer und bisherigen Bundesregierungen.

Es ist auch Aufgabe der Politik, für eine kinderfreundliche Zukunft Verantwortung zu übernehmen und die Sicherheit der Kinder gezielter und nachhaltiger als bisher zu fördern. Grundlage für das politische Handeln müssen aussagekräftige Zahlen sein, die widerspiegeln, wie sich das Unfallrisiko von Kindern im Straßenverkehr entwickelt hat. Ebenso dringend erforderlich ist eine noch differenziertere Aufklärung der Ursachen für den tödlichen Ausgang von Unfällen im Pkw. Nur so können die richtigen Maßnahmen ergriffen werden, sind die Rahmenbedingungen gezielter zu setzen.

Doch unabhängig davon müssen wir in der Bundesrepublik Deutschland das Sicherheitsbewusstsein für Kinder und bei der Kindererziehung fördern, wie die Vorbildhaltung der Erwachsenen.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Grundsätzliche Fragen

1. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung geleistet, um aussagekräftige Daten zum Unfallrisiko von Kindern als Pkw-Mitinsassen, als Fußgänger und als Fahrradfahrer zu erhalten?

2. Welche Ursachen sind aus Sicht der Bundesregierung dafür verantwortlich, dass das Unfallrisiko von Kindern als Fußgänger und Radfahrer relativ zu ihrer Teilnahme am Straßenverkehr immer noch überdurchschnittlich hoch ist?
3. Was ist nach Auffassung der Bundesregierung maßgeblich dafür, dass die Zahl der Kinderverkehrsunfälle in Schweden, Großbritannien und Italien geringer ist als in Deutschland?
4. Warum gibt es zur glaubwürdigen Stärkung der Verkehrssicherheit in Deutschland keine selbstverpflichtende Zielzahlenvereinbarung zur Reduktion von Unfalltoten und Schwerverletzten in einem bestimmten Zeitrahmen, wie sich zum Beispiel die schwedische Regierung in ihrem Projekt „Vision Zero“ dazu verpflichtet hat?
5. Plant die Bundesregierung die Einführung einer Zielzahlenvereinbarung, und wenn, ja, wann?
6. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um z. B. mit Hilfe von Weitwinkelspiegeln, elektronischen Abstandssensoren etc. der Tatsache vorzubeugen, dass die häufigsten Unfallgegner von Fahrradfahrern und Fußgängern Kraftfahrzeuge sind?
7. Wie hoch ist die Anzahl an verletzten und toten Kindern, die bei Unfällen aufgrund des „toten Winkels“ bei Pkws, Lkws und Bussen zu Schaden gekommen sind?
8. Mit welchen Maßnahmen und in welchem Zeitraum plant die Bundesregierung diese Unfallursache zu reduzieren?
9. In welchen Abständen überprüft die Bundesregierung den Verkehrsstrafen- und Ordnungswidrigkeitenkatalog auf Angemessenheit und Homogenität?
10. Wann ist dies zum letzten Mal geschehen?
11. Welche praktischen Erfahrungen sind mit dem seit dem 1. August 2002 geltenden Haftungsrecht (§ 828 Abs. 2 Bürgerliches Gesetzbuch) gemacht worden, das Kinder unter 10 Jahren von der Haftung bei Verkehrsunfällen ausnimmt?
12. Was beabsichtigt die Bundesregierung zu unternehmen angesichts der Tatgsache, dass nach Aussage des Verkehrstechnischen Instituts der Deutschen Versicherer für Kinder keine detaillierten und zuverlässigen Erhebungen über die Ursachen für den tödlichen Ausgang von Unfällen im Pkw vorliegen?

II. Unfallhäufungen

13. Sieht die Bundesregierung Regelungsbedarf bei der örtlichen Unfalluntersuchung von Unfallhäufungsstellen, und welche bundeseinheitlich verbindliche Regelung durch welche Institutionen, z. B. Unfallkommission oder Fachbehörde, schlägt die Bundesregierung vor?
14. Was hält die Bundesregierung von dem Vorschlag des Verkehrstechnischen Instituts der Deutschen Versicherer, die verbindliche Einführung des Gremiums „Unfallkommission“ in die Straßenverkehrsordnung vorzunehmen?
15. Welche Aufgaben könnte diese Unfallkommission übernehmen?
16. Welche Mittel hat die Bundesregierung in der Vergangenheit für die Finanzierung von Maßnahmen gegen Unfallhäufungen bereitgestellt und welche Mittel plant die Bundesregierung in der Zukunft auszugeben?
17. Gibt es regional differenzierte bundesweite Erhebungen, in welcher durchschnittlichen Zeit Rettungsmannschaften am Unfallort sind?

18. Wie können aus Sicht der Bundesregierung regional differenzierte Zielvorgaben und die Pflicht zur Problemanalyse der Rettungsprozesse dazu beitragen, dass sich die Zeit bis zum Eintreffen von Rettung verringert?

19. Welche Institutionen kämen aus Sicht der Bundesregierung für eine solche Aufgabe in Betracht?

20. Gibt es Erkenntnisse, in welcher Weise Maßnahmen gegen Unfallhäufungen (z. B. Starenkästen, Aufpflasterungen) zur Unfallreduktion beitragen?

21. Wie und in welchem Maße beabsichtigt die Bundesregierung, die Aufklärung über die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zu verstärken und zu verbessern?

22. Beabsichtigt die Bundesregierung in Abstimmung mit den Bundesländern eine bundeseinheitliche Pflicht zur Führung von Schulwegplänen, die anhand von Unfallanalysen und Gefahrenpunkten erstellt werden, einzuführen, und wenn ja, wann ist damit zu rechnen?

    Wenn nein, warum?

23. Welche Rahmenrichtlinien regeln die bauliche und verkehrstechnische Sicherung im Schul- bzw. Kindergartenumfeld, und welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die bisherige Situation zu verbessern?

III. Kinder und Verkehrssicherheitserziehung

24. Welche Maßnahmen und Methoden der Verkehrssicherheitserziehung für Kinder werden von der Bundesregierung als besonders erfolgreich und wirkungsvoll eingestuft und wo sieht sie Optimierungsmöglichkeiten?

25. In welchen EU-Ländern wird besonders beispielhaft Kinder- und Verkehrserziehung geleistet?

26. Welchen Stellenwert nehmen nach Auffassung der Bundesregierung die Medien beim Training von Verkehrssicherheit für Kinder ein?

27. Was wird unternommen, um die Vorbildrolle der Erwachsenen beim Verkehrsverhalten zu verbessern?

28. Mit welchen Mitteln beteiligt sich die Bundesregierung an der Finanzierung von Verkehrssicherheitsprogrammen für Kinder?

29. Ist die Bundesregierung in Abstimmung mit den Ländern und Sicherheitsverbänden bereit, die Idee einer nationalen Kampagne zur Optimierung der Verkehrssicherheit für Kinder aufzugreifen und umzusetzen?

IV. Sicherheit im Pkw

30. Welche Forschungsprojekte zur technischen Verbesserung von Airbags, insbesondere Rücksitzairbags und so genannte intelligente Airbags, die die Sitzplatzbelegung für den Beifahrerairbag erkennt, wenn auf dem Beifahrerplatz ein Kinderrückhaltesystem installiert ist, unterstützt die Bundesregierung?

31. Welche Maßnahmen sind seitens der Bundesregierung geplant, um die Verwendung von ISOFIX-Kinderrückhaltesystemen, die leichter und sicherer als die bisherigen Systeme im Pkw zu befestigen sind, zu fördern?

V. Schulbus/ÖPNV

32. Hat sich die Neuregelung, dass bei eingeschalteter Warnblinkanlage haltende Schulbusse nur im Schritttempo passiert werden dürfen, auf die Unfallzahlen oder auf die Schwere von Unfällen ausgewirkt, und wenn ja, wie?

33. Sind gesetzliche Änderungen in diesem Schulbus-Bereich vorgesehen?

34. Welche Erkenntnisse gibt es, ob die farbliche Hervorhebung von Schulbussen (wie es in den USA der Fall ist) zu erhöhter Aufmerksamkeit seitens der Pkw-Fahrer und somit zur Unfallvermeidung führt?

35. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung für und gegen die farbliche Hervorhebung von Schulbussen?

36. Welche Überlegungen gibt es, um die Sicherheitsvorkehrungen an Schulbus-Haltestellen zu verbessern?

37. Gibt es Untersuchungen, ob Aufsichtspersonen (so genannte Schutzengel) oder technische Absperrungen Unfälle an Haltestellen verhindern können?

38. Was wird auf EU-Ebene unternommen, um Schulbusse und Haltestellen zu mehr Sicherheit zu verhelfen?

39. Welche Maßnahmen (z. B. Durchsetzung von Warnsensorik-Techniken) plant die Bundesregierung, um zu vermeiden, dass immer wieder Unfälle dadurch zustande kommen, dass Personen beim Aussteigen aus öffentlichen Verkehrsmitteln durch verfrühtes Schließen der Türen hängen bleiben und mitgeschleift werden?

40. Welchen Stellenwert nimmt aus Sicht der Bundesregierung das bewährte Schülerlotsensystem ein und welche Optimierungen lassen sich vorstellen?

VI. Kinder als Radfahrer

41. Welche Verkehrssicherheitsmaßnahmen sieht die Bundesregierung kurz-, mittel- und langfristig vor, um das hohe Unfallrisiko von Rad fahrenden Kindern zu verringern?

42. Welche neueren Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, dass Fahrradhelme bei Kindern und Erwachsenen schwere und schwerste Kopfverletzungen verhindern?

43. Welche besonderen Risiken haben Kinder, im Straßenverkehr am Kopf verletzt zu werden, und wie unterscheiden sich diese Risiken hinsichtlich der Aufprall- bzw. Unfallart von denen Erwachsener?

44. Was ist aus diesen Erkenntnissen hinsichtlich der Schutzwirkung von Fahrradhelmen bei Kindern zu schließen?

45. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung durchgeführt und welche Maßnahmen beabsichtigt sie, um die Akzeptanz von Fahrradhelmen in der Bevölkerung und besonders bei Kindern zu erhöhen?

46. Welche finanziellen Mittel hat die Bundesregierung zur Aufklärung über die Verletzungsverhütung durch Fahrradhelme bereitgestellt und welche sind für die Zukunft geplant?

47. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Fahrradverbandes ADFC, dass mit einer Fahrradhelmpflicht die Anzahl von Fahrradfahrern, besonders in der jungen Generation, zurückgeht?

    Auf welche Forschungsergebnisse der neueren Zeit, die diesen Zusammenhang eindeutig belegen und eine ähnliche Entwicklung in Deutschland als wahrscheinlich einstufen lassen, beruft sich die Bundesregierung?

48. Aus welchen Gründen gibt es keine Fahrradhelmpflicht für Kinder?
49. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, wie hoch die Akzeptanz der Pflicht, beim Motorradfahren einen Helm zu tragen, und der Pflicht, im Pkw Sicherheitsgurte anzulegen, in der Bevölkerung ist?
50. Welche Parallelen lassen sich diesbezüglich im Hinblick auf eine mögliche Fahrradhelmpflicht ziehen?
51. In welchem Zeitraum ist davon auszugehen, dass in Deutschland eine Fahrradhelmpflicht akzeptiert wird, berücksichtigt man die jüngeren Erfahrungen in Australien und Neuseeland mit einer Fahrradhelmpflicht sowie die Erfahrungen, die in Deutschland bei der Einführung der Pflicht zu Motorradhelm und Sicherheitsgurt gemacht wurden?
52. Wie schätzt die Bundesregierung die Vorbildrolle von Erwachsenen beim Tragen von Fahrradhelmen ein und wie unterscheidet sich die Bedeutung der Vorbildrolle bei den unterschiedlichen kindlichen Altersstufen?
53. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung für und gegen eine Einführung einer Fahrradhelmpflicht für Erwachsene außerhalb von Ortschaften, wie es in Spanien der Fall ist, und für Kinder außerhalb von verkehrsberuhigten Zonen?
54. Was hat die Bundesregierung unternommen, um den sicherheitstechnisch problematischen Billig-Kinderfahrrädern den Marktzugang zu erschweren?
55. Welche Forschungsaufträge hat die Bundesregierung derzeit für den Bereich Kinderradsicherheit vergeben?
56. In welcher Frist soll eine batteriebetriebene Standbeleuchtung für Fahrräder verbindlich vorgeschrieben werden?
57. Welche Bedeutung haben Kinderverkehrsübungsplätze als Trainingsräume für Kinder nach Auffassung der Bundesregierung?

VII. Sicherheit für Inline-Skater

58. Hat sich die bisherige Einordnung von Inline-Skatern als Fußgänger bewährt?

    Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung?
59. Welche Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung zu ergreifen, um Inline-Skater dazu zu bewegen, geeignete Schutzausrüstung, insbesondere einen Helm, zu tragen?

VIII. Sicherheit in Flugzeugen

60. Wie können die Sicherheitsvorkehrungen für Kinder in Flugzeugen verbessert werden?
61. Welche nationalen und europäischen Auflagen bzw. Richtlinien setzen den Rahmen für die spezielle Sicherheit von Kindern in Flugzeugen?
62. Welche Optimierungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung im nationalen, europäischen wie internationalen Bereich?

Berlin, den 21. Oktober 2003

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 340, Telefax (02 21) 97 66 344
ISSN 0722-8333